Το τελευταίο αντίο, στίχοι Βασίλης Βασιλικός αφήγηση Γιώργος Κιμούλης



Ο **Βασίλης Βασιλικός** (Ποταμούδια Καβάλας, 18 Νοεμβρίου 1933 - Αθήνα, 30 Νοεμβρίου 2023) ήταν βραβευμένος Έλληνας συγγραφέας, από τους πιο γνωστούς παγκοσμίως. Βάσει δεδομένων της UNESCO, πρόκειται για έναν από τους δέκα πιο μεταφρασμένους Έλληνες συγγραφείς.

Σπούδασε Νομικά στο Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης και σκηνοθεσία τηλεόρασης στη δραματική σχολή του Πανεπιστημίου Γέιλ (Drama School - SRT) στο Νιού Χέιβεν του Κονέκτικατ της Νεας Υόρκης (ΗΠΑ). Από το 1967 μέχρι το 1994 έζησε και εργάστηκε στο εξωτερικό (Ιταλία, Γαλλία, Νέα Υόρκη, (τα πρώτα 7 χρόνια εξόριστος από τη χούντα) με ένα τριετές διάλειμμα (1981-1984), κατά το οποίο ανέλαβε καθήκοντα αναπληρωτή γενικού διευθυντή της ΕΡΤ.

Εργάσθηκε ως βοηθός σκηνοθέτη σε ξένες παραγωγές, σκηνοθέτης ντοκιμαντέρ, σεναριογράφος, επιμελητής (Dr.) σεναρίων, εισηγητής σεναρίων στην Arte (1990-1993), δημοσιογράφος και συγγραφέας. Συνεργάστηκε με τον Νίκο Κούνδουρο στο σενάριο της ταινίας Μικρές Αφροδίτες. Διετέλεσε πρέσβης της Ελλάδας στην UNESCO (1996-2004).

Ο Βασιλικός είχε γράψει μυθιστορήματα, νουβέλες, διηγήματα, θεατρικά έργα και ποίηση. Από τα έργα του γνωστότερα είναι: *Η Μυθολογία της Αμερικής*, *Το ψαροντούφεκο*, *Θύματα ειρήνης*, *Οι φωτογραφίες*, *Ζ*, ο *Ιατροδικαστής*, ο *Θάνατος του Αμερικάνου* κ.ά..

Βασικά χαρακτηριστικά του έργου του Βασιλικού είναι το αυτοβιογραφικό στοιχείο, ο πολιτικός και κοινωνικός προβληματισμός, το χιούμορ και η ειρωνεία και η κατάλυση της παραδοσιακής αφηγηματικής γραφής, τόσο στο επίπεδο της ροής του λόγου όσο και στη χρονική συνοχή και εξέλιξη των γεγονότων, με επιρροές από τη δημοσιογραφική και την κινηματογραφική τεχνική.

Τα βιβλία του έχουν μεταφραστεί σε 33 γλώσσες ανά τον κόσμο, καθώς και στη γραφή Μπράιγ. Το μυθιστόρημά του *Ζ* μεταφέρθηκε στον κινηματογράφο από τον σκηνοθέτη Κώστα Γαβρά.

Από το 1994 έως το 1996 και από το 2014 έως το 2015 διετέλεσε δημοτικός σύμβουλος του Δήμου Αθηναίων, Το 1997, με απόφαση της κυβέρνησης Σημίτη, διορίστηκε πρεσβευτής της Ελλάδας στην ΟΥΝΕΣΚΟ, τον πολιτιστικό βραχίονα του ΟΗΕ και παρέμεινε στη θέση αυτή έως το 2004. Τοποθετήθηκε επικεφαλής του ψηφοδελτίου επικρατείας της εκλογικής συνεργασίας Πράσινοι - Δημοκρατική Αριστερά στις βουλευτικές εκλογές του 2015 και στις βουλευτικές εκλογές του 2019, αυτή την φορά όμως με τον ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία, οπότε και εξελέγη. Ήταν βουλευτής Επικρατείας από τις 7 Ιουλίου 2019 μέχρι τις 22 Απριλίου 2023.

Το υπουργείο Πολιτισμού και Αθλητισμού του απένειμε για το σύνολο του έργου του στις 1, Δεκεμβρίου του 2017 το Μεγάλο Βραβείο Γραμμάτων.

Όμως σαν σήμερα, γεννήθηκε και ένας άλλος λαμπρός έλληνας, ο **Αλέξανδρος Ισηγόνης**, το μεγάλο ελληνικό μυαλό που σχεδίασε το εμβληματικό «Mini»



Ο **σερ Άλεκ (Αλέξανδρος Αρνόλδος Κωνσταντίνος) Ισηγόνης** (18 Νοεμβρίου 1906 - 2 Οκτωβρίου 1988) ήταν Έλληνας σχεδιαστής αυτοκινήτων.

Γεννήθηκε στη Σμύρνη. Ο πατέρας του, Κωνσταντίνος Ισηγόνης, και ο παππούς του ήταν Έλληνες μηχανικοί, ενώ η μητέρα του ήταν από τη Βαυαρία. Η οικογένεια του κατείχε ένα εργοστάσιο παραγωγής λεβήτων. Ο Αλέξανδρος δεν είχε δει αυτοκίνητο μέχρι την ηλικία των 12 ετών.

Μετά τη Μικρασιατική Καταστροφή, κατά την πολυτάραχη περίοδο που η Τουρκία αποκτούσε τη σύγχρονη μορφή της, η οικογένειά του αναγκάστηκε να καταφύγει στη Μάλτα το 1922, και ο πατέρας του πέθανε στο νησί.

Το 1925 ξεκίνησε ένα τριετές πρόγραμμα σπουδών σαν μηχανολόγος μηχανικός στην πολυτεχνική σχολή του Μπάτερσι (Battersea) στο Λονδίνο.

Το 1934 ο Ισηγόνης προσχώρησε στην ομάδα σχεδίασης της Χάμπερ (Humber Ltd.) στο Κόβεντρι (Coventry), όπου εργάστηκε για τη δημιουργία μιας ανεξάρτητης ανάρτησης. Μόλις δύο χρόνια αργότερα, το 1936, η Μόρρις Μότορς (Morris Motors) τον προσέλαβε, λόγω των εξαιρετικών ικανοτήτων του και της τεχνογνωσίας του στον τομέα εξέλιξης των πλαισίων (σασί).

Παράλληλα δημιούργησε ένα ανεξάρτητο εμπρόσθιο σύστημα ανάρτησης για το Morris 10, αλλά

ο Β΄ Παγκόσμιος Πόλεμος δεν επέτρεψε την παραγωγή αυτού του τύπου. Το σύστημα χρησιμοποιήθηκε αργότερα στον τύπο MG Y. Κατά τη διάρκεια του Πολέμου, ο Άλεκ ανέλαβε να βοηθήσει τον στρατό με τη σχεδίαση ενός ελαφρού αναγνωριστικού οχήματος της Morris και άλλων στρατιωτικών οχημάτων κάθε τύπου. Κυρίως πειραματιζόταν με διάφορα στρατιωτικά οχήματα, τα οποία, με το πρακτικό πνεύμα και την ευφυΐα του, τα χρησιμοποίησε για τεστ, δοκιμάζοντας έτσι νέα τεχνικά χαρακτηριστικά και ιδέες. Χάρη σε αυτές του τις εργασίες ο Ισηγόνης απέφυγε τη στράτευση και δεν συμμετείχε στον Πόλεμο.

Τέσσερα χρόνια αργότερα, η Morris και η Austin συγχωνεύθηκαν για τη δημιουργία της British Motor Corporation (BMC), όπου ο Ισηγόνης δεν έβλεπε περαιτέρω προοπτικές για τις δημιουργικές ανησυχίες του. Έτσι το 1952, προσχώρησε στην Άλβις (Alvis) με στόχο την εξέλιξη ενός πολυτελούς αυτοκινήτου υψηλών επιδόσεων. Αλλά επειδή αυτό το πρόγραμμα κατασκευής δεν ολοκληρώθηκε για οικονομικούς λόγους, η BMC προσέλαβε εκ νέου τον Ισηγόνη το 1955, ως αναπληρωτή τεχνικό διευθυντή στο εργοστάσιο της Austin στο Λόνγκμπριτζ (Longbridge). Αποστολή του, αυτή τη φορά, ήταν η δημιουργία τριών νέων μοντέλων, για τη μικρή, μεσαία και πολυτελή/υψηλών επιδόσεων κατηγορία αντίστοιχα, προκειμένου να διασφαλιστεί το μέλλον της μεγαλύτερης, εκείνη την εποχή, ευρωπαϊκής αυτοκινητοβιομηχανίας.

Ειδικότερα στο πρότζεκτ για το νέο μικρό αυτοκίνητο, ο βασικός στόχος ήταν να είναι ευρύχωρο, για 4 άτομα και παράλληλα να χρησιμοποιεί έναν από τους ήδη υπάρχοντες κινητήρες με κωδικό ADO15. Το προϊόν αυτής της συντονισμένης προσπάθειας ήταν το BMC Mini, που παρουσιάστηκε για πρώτη φορά τον Αύγουστο του 1959.

Ο Ισηγόνης κατάφερε να αντέξει την πίεση που υπέστη η εξέλιξη του νέου μικρού αυτοκινήτου λόγω της κρίσης του Σουέζ το 1956. Οδήγησε την ομάδα του σε κορυφαίες επιδόσεις, παραμένοντας ανένδοτος σε οποιοδήποτε συμβιβασμό για το αυτοκίνητο και την αποστολή του αυτή καθαυτή. Παρά την πίεση, το προσωπικό του τον σεβόταν κι αναπτύχθηκαν φιλίες ζωής μαζί του, καθώς ο Ισηγόνης για πολλούς αποτελούσε πρότυπο επαγγελματία.

Στις 26 Αυγούστου 1959, το Mini Classic παρουσιάστηκε επίσημα σε όλες τις χώρες στις οποίες είχε εκπροσώπηση η British Motor Corporation. Αρχικά το αυτοκίνητο κυκλοφόρησε σε δύο εκδόσεις, ως Morris Mini-Minor και Austin Seven, αν και τα μόνα στοιχεία διαφοροποίησης ήταν η μάσκα, οι αποχρώσεις του αμαξώματος και οι καλύπτρες στις ζάντες (τάσια). Τα δύο μοντέλα συμπτωματικά προέρχονταν από διαφορετικά εργοστάσια παραγωγής, με το Austin να κατασκευάζεται στο Μπέρμιγχαμ και το Morris στην Οξφόρδη, αν και αργότερα η BMC κατασκεύαζε και τις δύο εκδόσεις και στα δύο εργοστάσια. Με τιμή αγοράς £ 496 στη χώρα παραγωγής του, το Mini ήταν το δεύτερο πιο οικονομικό αυτοκίνητο που κυκλοφορούσε εκείνη την εποχή.

Πολύ σύντομα, η μεγάλη επιτυχία του Mini έκανε και τον "πατέρα" του αυτοκινήτου διάσημο σε όλο τον κόσμο. Αλλά ο Ισηγόνης τόνιζε συνεχώς «*Δεν εφηύρα εγώ το Μίνι, το σχεδίασα*». Το Μίνι έγινε το βρετανικό αυτοκίνητο με τις μεγαλύτερες πωλήσεις στην ιστορία και που κατασκευαζόταν μέχρι το 2000.

Επιπλέον, πρέπει να σημειωθεί ότι ο Ισηγόνης είναι και ο δημιουργός τριών από τα πέντε βρετανικά αυτοκίνητα με τις υψηλότερες πωλήσεις στην ιστορία, το Μόρρις Μάινορ, το Ώστιν 1100 και το Μίνι.

Στις τιμητικές απονομές των γενεθλίων του 1964, ο Ισηγόνης διορίστηκε Διοικητής του Τάγματος της Βρετανικής Αυτοκρατορίας σε αναγνώριση του ρόλου του ως Τεχνικού Διευθυντή της British Motor Corporation. Στα γενέθλια της βασίλισσας του 1969 , διορίστηκε ιερέας Knight Bachelor σε αναγνώριση του ρόλου του ως Τεχνικού Διευθυντή της British Leyland Motor Corporation Ltd , και ως εκ τούτου έδωσε τον τίτλο *κύριε* (Sir).Στις 22 Ιουλίου 1969, τιμήθηκε από τη βασίλισσα Ελισάβετ Β' κατά τη διάρκεια τελετής στο παλάτι του Μπάκιγχαμ.

Το 1964 ο Ισηγόνης διορίστηκε Βασιλικός Σχεδιαστής για τη Βιομηχανία (RDI). Εκλέχτηκε μέλος της Βασιλικής Εταιρείας (FRS) το 1967.

Υπάρχει ένας δρόμος που ονομάζεται "Alec Issigonis Way" στο Oxford Business Park στον πρώην σταθμό του εργοστασίου Morris Motors στο Cowley της Οξφόρδης .

Source URL:http://2gymevosm.mysch.gr/drupal7/?q=en/node/1617